

Trafikknotat

Kjøpsvik oppvekstsenter



Narvik kommune

Utarbeidet: August – oktober 2022

Tittel:	Trafikkanalyse – Kjøpsvik oppvekstsenter
Oppdragsgiver	Narvik kommune
Rapporttype	Trafikknotat: Trafikkanalyse og Trafikksikkerhet
Utarbeidet av	Dragana Omcikus
Intern kvalitetskontroll	Maria M. Lines Hernan Vasquez
Revisjon	02
Revisjonskommentar	Oppdatert etter tilbakemelding fra Narvik kommune
Dato	19.10.2022

1 Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	4
1 INNLEDNING	5
1.1 Bakgrunn for notatet.....	5
1.2 Planområdet	6
2 DAGENS SITUASJON.....	7
2.1 Biltrafikk / turproduksjon i dag.....	7
2.1.1 Trafikkmengde rundt dagens Kjøpsvik skole	8
2.1.2 Kollektivtrafikk.....	9
2.1.3 Myke trafikanter	9
2.2 Parkeringssituasjon	11
2.3 Ulykkessituasjon	12
3 FREMTIDIG SITUASJON.....	13
3.1 Beskrivelse av planområdet / situasjonsplan	13
3.1.1 Bilparkering	14
3.1.2 Kiss-and ride	14
3.1.3 Varelevering og renovasjon.....	14
3.1.4 Sykkelparkering	14
3.2 Turproduksjon	15
3.2.1 Brukere av oppvekstsenteret.....	15
3.2.2 Sesong- og tidsvariasjon.....	16
3.2.3 Bruk av oppvekstsenteret på ettermiddag- og kveldstid	16
3.2.4 Turproduksjonsberegninger	16
3.3 Oppsummering av turproduksjonsendringer	17
4 VURDERING AV FREMTIDIG SITUASJON	18
4.1 Vurdering av fremkommelighet og kapasitet (parkeringsdekning)	18
4.2 Vurdering av Trafikksikkerhet og mulige tiltak	18
5 MULIG FREMTIDIG SAMBRUK	20
5.1 Mulige virkninger av tiltak.....	20
6 DEFINISJON / BEGREP	21
7 Kildehenvisning.....	22

SAMMENDRAG

Dette trafikknottet er utarbeidet i forbindelse med planarbeid for nye Kjøpsvik oppvekstsenter, i Narvik kommune (eiendommen 223/1).

Notatet presenterer eksisterende og planlagt situasjon, med vurderinger rundt trafikkmengde og trafikksikkerhet. Underveis i løsningsutvikling for planforslaget er det kontinuerlig gjennomført trafikkfaglige vurderinger av løsninger.

Det skal etableres et oppvekstsenter i Kjøpsvik. Oppvekstsenteret skal bestå av skole og barnehage. Del av dagens skole vil være i bruk under bygging av nytt oppvekstsenter.

Adkomst til oppvekstsenteret sikres fra Hovedveien (som i dag). Det etableres en Kiss-and-ride for av- og påstigning og parkeringsområder.

I analysen er det benyttet antall brukere av planområdet, observasjoner av trafikkbilde fra befarings, samt erfaringsbaserte innspill fra Narvik kommune og skoleansatte.

Det antas at utbyggingen medfører begrenset trafikkøkning til området. Trafikkøkningen kommer i hovedsak som følge av etablering av ny barnehage og noe økt skolekapasitet. Parkeringsdekning vil være forbedret i forhold til dagens situasjon.

Det ventes at trafikkstrømmene samles langs Hovedveien som dermed vil gi en liten reduksjon i trafikk langs lokale boligater.

Det er lagt opp til korttidsparkering i forbindelse med kjøring til og fra barnehage og SFO. Skysstransport løses ved Kiss-and-ride. Myke trafikanter ledes langs eksisterende fortau i Hovedveien til nytt gangfelt over Hovedveien. Deretter kan det benyttes nyetablerte fortauer ved Kiss- and ride.

Det er et mål å gi barna en trygg skoleveg slik at de kan gå til og fra skolen. Sikre skoleveger har en stor verdi for nærmiljøet, og det er i løsningsutviklingen for planområdet lagt vekt på dette.

Det ventes ikke at tiltaket vil påvirke trafikksikkerhet vesentlig. Det kan forventes noe bedring med planforslagets separering av trafikantgrupper og snumulighet i Hovedveien via Kiss-and-ride.

Det bemerkes mulig uoversiktlig situasjon i forbindelse med varelevering til skole og sykehjem på motsatt side av Hovedveien, da dette er utfordrende å løse uten rygging.

Det anbefales å etablere et opphøyd gangfelt i Hovedveien, vest for Kiss-and-ride, samt fartsreducerende tiltak i Hovedveien før dens krappe sving til høyre mot skoletomta når man kjører fra sentrum. Det anbefales også oppgradering av veibelysning, skilt og oppmerking av gater mot Kjøpsvik oppvekstsenteret.

1 INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN FOR NOTATET

Det gjennomføres en reguleringsprosess for et nytt oppvekstsenter i Kjøpsvik, i Narvik kommune. Det skal bygges et nytt oppvekstsenter (barnehage, barne- og ungdomsskole) på samme tomt som den eksisterende skolen. I forbindelse med reguleringsprosessen er HRP AS engasjert for utarbeidelse av trafikknotat og andre reguleringsplandokumenter, samt å utvikle en ny arkitekturløsning for oppvekstsenteret.

Dette trafikknotatet inneholder en beskrivelse av dagens og fremtidig situasjon for trafikkavvikling, trafikkbelastning og -sikkerhet i Kjøpsvik relatert til skole- og barnehagetomten. Trafikkvurderinger er begrenset til Hovedveien, langs planområdet, altså sør og øst for skolen.

Notatet er bygd opp med en innledende beskrivelse av planområdet, deretter gjøres en trafikkfaglig vurdering av dagens og fremtidig situasjon inkludert vurdering av konsekvensene av tiltaket.

Definisjon av fagbegrep benyttet i notatet er samlet til slutt i dokumentet.

Notatet er utarbeidet på grunnlag av trafikkfaglige vurderinger, erfaringer og innspill fra FAU, Narvik kommune og planarkitekt.

1.2 PLANOMRÅDET

Planområdet ligger i Kjøpsvik i Narvik kommune, med adresse Hovedveien 31, 8590 Kjøpsvik. Det skal bygges et nytt Kjøpsvik oppvekstsenter (barne- og ungdomsskole og barnehage), på samme tomt som dagens skole. Løsningen skal ta høyde for at eksisterende skole benyttes under etablering av det nye oppvekstsenteret. Eksisterende skole rives etter nytt oppvekstsenter er ferdig etablert.

Nye Kjøpsvik oppvekstsenter planlegges for totalt 120 elever (75 i skole + 45 i barnehage) og 32 ansatte (21 i skole og 11 i barnehage).

Figur 2 viser oversiktsbilde av planområdet, og det nye oppvekstsenterets plassering i Kjøpsvik.



Figur 1 Planområdet i Kjøpsvik, markert i rødt

2 DAGENS SITUASJON

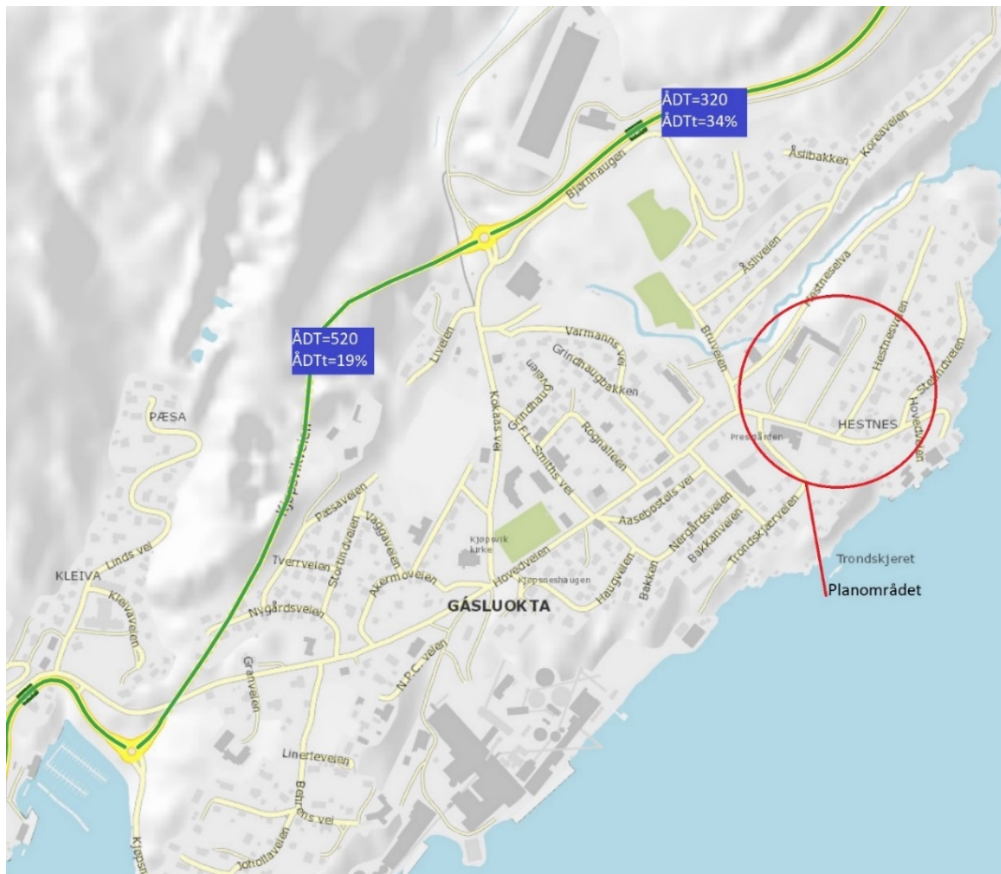
Videre gis en beskrivelse av dagens situasjon i Kjøpsvik og planområdet.

Planområdet ligger nordøst i Kjøpsvik, i et område preget av boligbebyggelse, noe næringsvirksomhet og et sykehjem. Planområdet har adkomst fra Hovedveien. Skiltet hastighet i området er 30 km/t (www.vegkart.no, 2021)

2.1 BILTRAFIKK / TURPRODUKSJON I DAG

Det foreligger lite informasjon om trafikkmengde og trafikkfordeling i Kjøpsvik. Vegkart.no er eneste kilde. Trafikkvurderinger i dette notatet er dermed forsiktige antagelser, basert på forhold mellom arealbruk og turproduksjon, kjennskap til lokale forhold, samt til erfaringsbaserte innspill fra andre relevante kilder som Narvik kommune og FAU.

Vegkart.no innehar for Kjøpsvik kun trafikkdata (ÅDT [kjt/d]) for Rv. 827, i punkt øst og vest for rundkjøringen i krysset med Kokaas vei, se Figur 3.



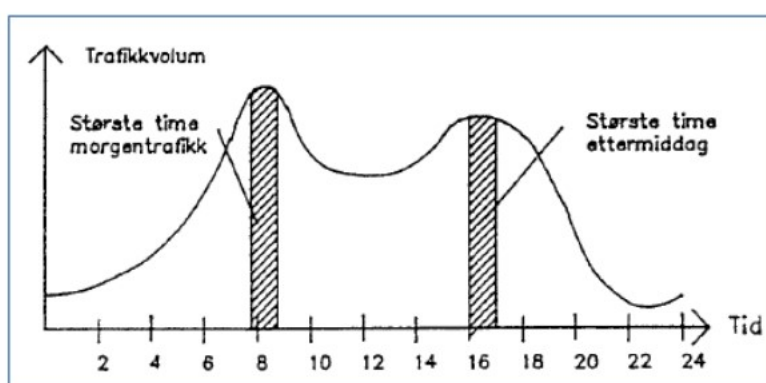
Figur 2 ÅDT i Kjøpsvik (kilde: vegkart.no).

Kjøpsvikveien, riksvei Rv. 827, regnes som hovedvegen gjennom Kjøpsvik. Det antas at en stor andel av den registrerte trafikkmengden i Kjøpsvikveien er gjennomgangstrafikk

(tungtransport). En del av denne trafikken kommer fra fergeteieen i Kjøpsvik (ferge over Tysfjorden fra Drag (se plassering til venstre i kartutsnittet i Figur 2)).

Kjøpsvik hadde per 01.01.2021 821 innbyggere (Statistisk Sentralbyrå, 2021), anslagsvis fordelt på 400-500 boenheter. Det kan forventes at Kjøpsvik ligger i nedre del av intervall for turproduksjon. Antagelsen er basert på innspill fra ressurser med lokalkunnskap. Erfaringsmessig genererer mindre tettsteder ofte mer trafikk per person enn større byer (Statens Vegvesen, 1989). Allikevel er Kjøpsvik preget av lite interntrafikk og aldersfordeling som ikke stimulerer høy turproduksjon.

Generelt bemerkes det at trafikkmengde er sesong- og tidsavhengige. Toppunkt i døgnet forventes for barnehage og skole mellom 07:45 og 08:45 og mellom 16:00 og 17:00 (Lindøen, 2012) (Statens Vegvesen, 1989)



Figur 3 Toppunkt i turproduksjon

2.1.1 Trafikkmengde rundt dagens Kjøpsvik skole

Det er i følgende avsnitt gjort vurderinger rundt dagens trafikk i området rundt Kjøpsvik skole (planområdet) slik det benyttes i dag. Trafikken i dette området genereres av skolen og øvrig bebyggelse i området.

Dagens Kjøpsvik skole (planområdet) har hovedadkomst fra Hovedveien. I tillegg kjører noen langs øvrige boligater, spesielt ved retur etter leveranse ved skolen.

Hovedveien leder til flere gater som alle er blindgater uten mulighet for å snu større kjøretøy. Det antas at de fleste som kjører til skolen benytter Hovedveien.

I dag er det ingen steder i det området hvor bilene kan kjøre av veien, slik som lommer osv. i forbindelse med skyss. Dette løses hovedsakelig ved at barna /ansatte slippes av ved kryss med Trondskjærveien. Deretter kjører biler videre via Trondskjærveien gjennom sykehjemmet og videre mot sentrum. Dette medfører uønsket spredning av skoletrafikk langs boligater (i hovedsak langs Prestegårdsveien og Aasebøstøls vei / Nergårdsveien og videre mot sentrum), samt gjennom sykehjemmet.

Følgende tall illustrerer dagens trafikksituasjon:

- 66 elever ved Kjøpsvik skole i skoleåret 2021/2022
- 21 ansatte ved Kjøpsvik skole i skoleåret 2021/2022
- ca. 35 boliger øst for skoletomta

I dag er det 30 barn i Kjøpsvik barnehage. I fremtidig situasjon flyttes barnehagen til planområdet og blir en del av oppvekstsenteret.

Det fastslås at boliger ved dagens Kjøpsvik skole genererer veldig lite trafikk. Det antas at det bor få personer per bolig, og at disse ikke eier bil / bruker biler lite. Sykehjemmet, på motsatt side av Hovedveien, genererer veldig lite trafikk, hovedsakelig i forbindelse med varelevering som foregår via Hovedveien. Området er preget av lav hastighet og lav trafikkmengde.

Det fastslås også at Kjøpsvik skole genererer lite trafikk. Det antas at en liten andel av ansatte kjører eller blir kjørt. Kan antas en års- og sesongvariasjon i trafikkmengde knyttet til henting og levering av barn og bilbruk for ansatte.

Det er opplyst at de fleste barn sykler og går til skolen. En liten andel av barna blir kjørt til skolen i dagens trafikkbilde.

2.1.2 Kollektivtrafikk

Det er ingen lokale busstilbud i Kjøpsvik, men regionale ruter passerer. Det er busstasjoner i Kjøpsvik sentrum og ved Kjøpsvik Ferjekai.

Det er ikke lagt opp til skolebuss.

2.1.3 Myke trafikanter

Det generelt lite tilrettelegging for myke trafikanter i Kjøpsvik. Det er kun tilrettelagt med fortau og vegbelysning langs Hovedveien (se Figur 6).



Figur 4 Eksisterende fortau i Kjøpsvik langs Hovedveien

Elever (og andre gående/syklende til skolen) ankommer skolen hovedsakelig langs Hovedveien. Noen ankommer også via Hestnesveien, Stetindveien, Bruveien og dagens parkeringsplass (Hovedveien øst).

Ut over fortau langs Hovedveien benytter elever (og andre gående/syklende) veiskulder og uregulerte stier, samt kjørebanelen i blandet trafikk.

FAU påpeker at det er dårlig tilrettelagt for myke trafikanter i Kjøpsvik. Det er kun tilrettelagt med fortau langs Hovedveien. Dette fortauet er utilstrekkelig etablert flere steder, som ved skolen, i sentrum (bildet over), ved Norcem klubbhus m.m. Det er heller ikke skiltet eller oppmerket fotgjengerfelt langs Hovedveien. Det påpekes også manglende vegbelysning, skilt og oppmerkede kryssninger flere steder (FAU, 2020).

Fortau langs Hovedveien, avslutter like vest for Kjøpsvik skole. Fortauet er preget av flere brudd, udefinerte fortausavslutninger i kryss og manglende kantstein. Se figurer under for eksempelbilder som illustrerer dette.



Figur 5 Fortau i kryss Hovedveien x Prestegårdsveien og i kryss Hovedveien x Nergårdsveien (manglende og udefinerte fortausavslutninger) t.h.

2.2 PARKERINGSSITUASJON

Parkering tilknyttet skolen skjer i dag langs skolens fasade i nordøst, samt bak skolebygget. En del ansatte parkerer også langs Hovedveien, øst for skolen, på et provisorisk anlagt parkeringsområde. Området har ikke regulert parkering. Se bilder under. Det er ukjent parkeringsdekning for de ansatte ved skolen, men det antas kapasitet til 8-10 biler på de provisoriske parkeringsplassene. Det er antatt at få ansatte kjører egen bil til og fra skolen.



Figur 6 Parkering og trafø bak dagens skolebygg og langs skolebygg i nordøst (i midten) og langs adkomstvei (t.h.)

2.3 ULYKKESSITUASJON

Ulykkesituasjon for området er hentet fra Statens vegvesens (SVV) karttjeneste Vegkart (www.vegkart.no, 2021). I Figur 9 under er ulykker etter 01.01.1990 frem til i dag registrert med grønne prikker.



Figur 7 Registrerte ulykker i Kjøpsvik (www.vegkart.no, 2021)

I området markert med svart sirkel har det vært totalt to registrerte ulykker med fem ulykkesinvolverte personer. Av disse er to ulykker (og tre ulykkesinvolverte personer) registrert i krysset mellom Hovedveien og Bruveien, i nærheten av skoletomten. Skoletomten er markert med rød sirkel.

I Tabell 2 er det gitt en beskrivelse av ulykkene markert i kartet innenfor den svarte sirkelen, som er området i tilknytning til skoletomten.

Gate/Veg	Måned / År	Ulykkestype	Enhet(er)	Fartsgrense
Hovedveien x Bruveien	Juli 1999	Møte på rett vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	1 personbil, 1 sykkel	30 km/t
Bjørnhaugen	August 1998	Ulykke med uklar forløp i 3-armet kryss	1 personbil, 1 sykkel	30 km/t

Tabell 1 Beskrivelse av ulykker

Krysset mellom Bruveien og Hovedveien er i en krapp sving som kan gi dårlige siktforhold, og gi trafikkfarlige situasjoner mellom myke trafikanter og biler. Det er dermed viktig med godt tilrettelagt krysningspunkt for gående.

Alle registrerte ulykker involverte syklister og har skjedd for mer enn 20 år siden. Det kan dermed antas mørketall og i praksis flere ulykker etter dette.

3 FREMTIDIG SITUASJON

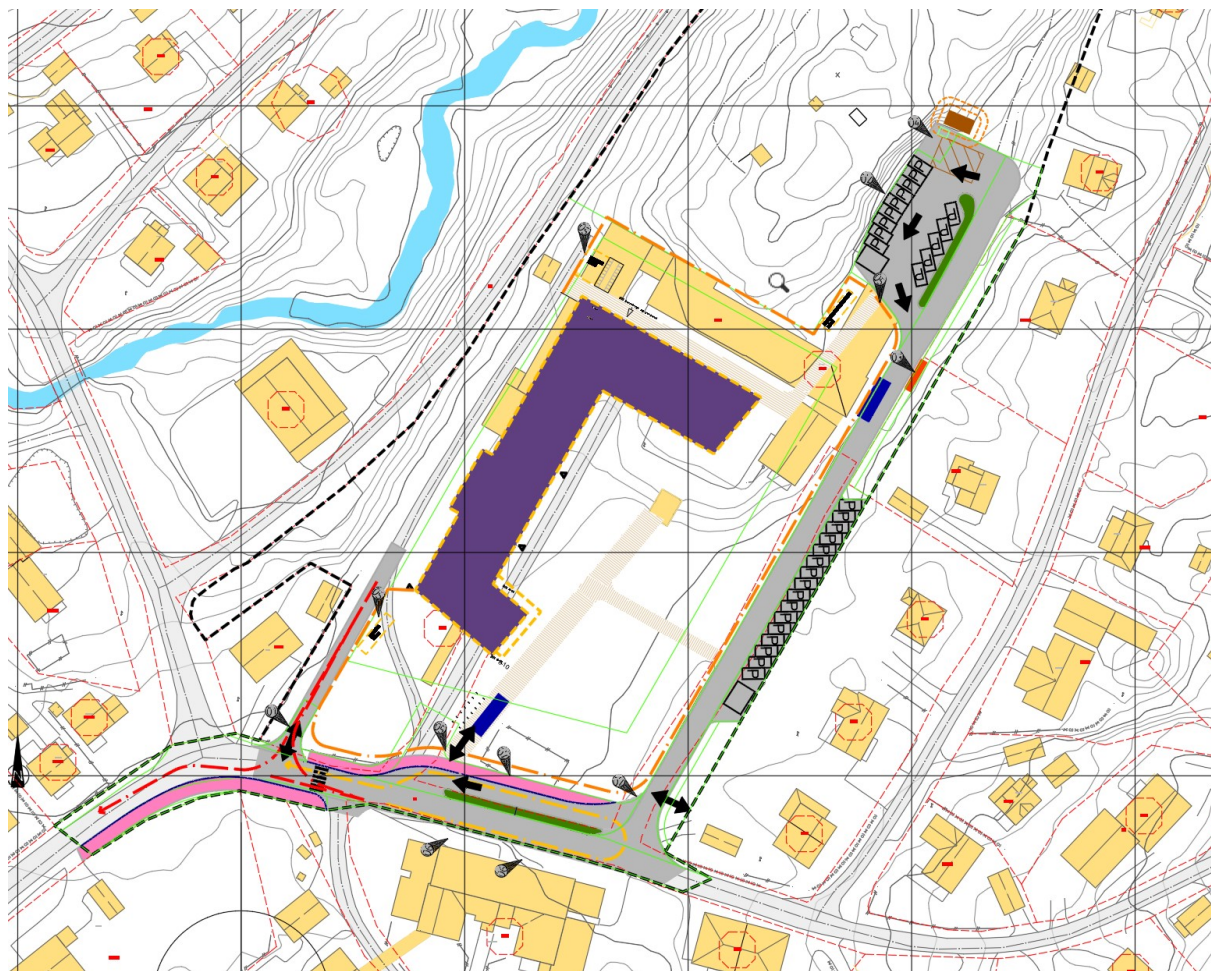
I påfølgende kapittel beskrives fremtidig situasjon og antatt bruk av planområdet. Deretter beskrives resultat fra og forutsetninger for turproduksjonsberegninger for området.

3.1 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET / SITUASJONSPLAN

Det skal på planområdet bygges et ny Kjøpsviks oppvekstsenter. Se Figur 10 for foreliggende situasjonsplan for planområdet.

Oppvekstsenteret skal få adkomst fra Hovedveien, og fra en vegarm av Hovedveien mot nord (omtalt som Hovedveien øst). Det etableres en Kiss-and-ride og to nye parkeringsområder, samt adkomst for varelevering i vest.

Myke trafikanter ledes langs fortau i Hovedveien, med kryssing over opphøyd fotgjengerfelt like vest for Kiss-and-ride og forlengelse av fortau på nordsiden av vegen langs skoletomten. Dette er videre beskrevet under.



Figur 8 Situasjonsplan p.t.

Denne trafikkanalysen og trafikksikkerhetsanalysen tar høyde for at strekningen av Hovedveien øst for skolen skal få ny veibelysning som del av tiltaket.

3.1.1 Bilparkering

Det planlegges to nye parkeringsplasser for bil i tilknytning til skoletomta, nordøst på planområdet og langs adkomstveg til parkeringsplassen (skråstilt parkering). Det legges opp til henholdsvis 19 og 11 parkeringsplasser, som skal benyttes av både ansatte og foresatte, inkl. to parkeringsplasser reservert for driftsansatte. I tillegg tilrettelegges det én parkeringsplass for funksjonshemmede på hver av de to parkeringsplassene. Flere av parkeringsplassene i nordøst blir avsatt til korttidsparkering for henting og levering til og fra barnehagen og SFO.

Det forutsettes at de skråstilte parkeringsplassene i øst hovedsakelig benyttes av ansatte ved skolen. Parkeringsdekning blir på maksimalt 70 % i ny situasjon (+ 2 plasser spesielt merket for driftsansatte). Parkeringskapasiteten vil kunne påvirke turproduksjonen til planområdet noe.

3.1.2 Kiss-and ride

Det planlegges etablering av Kiss-and-ride parallelt med Hovedveien, sør for skoletomta. Kiss-and-Ride er et område for rask av- og påstigning i forbindelse med henting og levering av elever og ansatte. Det vil ikke være tillatt å parkere langs Kiss- and ride.

Lengden på Kiss and ride er begrenset av tilgjengelig areal. Det legges opp til at 7-8 biler kan benytte denne samtidig. Kiss- and-ride kan også benyttes av buss, som har snumulighet ved parkeringsplassen i nord.

3.1.3 Varelevering og renovasjon

I fremtidig situasjon etableres nedgravde containere langs Hovedveien øst for skole. Det tenkes at lastebiler snur med kjøring «gjennom» parkeringsplass i enden av Hovedveien øst og henter deretter søppel på veien ut fra planområdet.

Varelevering til skole vil foregå via avkjørsel fra Hovedveien, i sørvestre kant av tomten. Varebil (Lastebil) må rygge inn til denne avkjørselen fra Hovedveien. Unntaksvis kan liten lastebil med begrenset høyde snu i planområdet, foran inngang for varelevering. Varelevering til sykehjemmet sør for planområdet foregår også via Hovedveien, der vareleveringsbil manøvrerer i Hovedveien.

Fremtidig situasjon medfører endringer i forholdene knyttet til varelevering, både for oppvekstsenteret og for sykehjemmet sør for skolen. Varelevering til oppvekstsenteret antas økt, blant annet som følge av økt tilbud med barnehage. Varelevering til sykehjemmet forventes ikke å øke i omfang, men det er ønskelig å endre kjøremønstre knyttet til varelevering til sykehjemmet.

3.1.4 Sykkelparkering

Det planlegges ca. 70 sykkelparkeringer, fordelt på ca. 49 plasser i nordøstre del av planområdet, i tilknytning til barnehage og ca. 21 i søndre del, i tilknytning til skoleadkomst fra sør.

3.2 TURPRODUKSJON

Det kan antas at nytt Kjøpsvik oppvekstsenter vil kunne generere en begrenset økning i trafikkmengde i området. Dette kommer i hovedsak som følge av etablering av barnehage som del av oppvekstsenteret, noe som utvider planområdet funksjon i forhold til dagens. Maksimal turproduksjon for fremtidig situasjon tar utgangspunktet i dagens trafikkmengde og prosentvis økning av antall brukere av Kjøpsvik oppvekstsenter.

I følgende avsnittet presenteres det vurderinger av trafikkmengde i fremtidig situasjon, etter etablering av nye Kjøpsvik oppvekstsenteret. Det kan antas at det blir en sesongvariasjon i forbindelse med trafikkmengde.

3.2.1 Brukere av oppvekstsenteret

Det er lagt opp til total 120 elever / barnehagebarn og 32 ansatte ved oppvekstsenteret. 15 av barna fra 1-3. går på SFO. Se tabellen under for sammenstilling av dagens og fremtidig antall brukere av oppvekstsenteret. Tabell 3 viser aldersmessig fordeling i fremtidig situasjon.

Tabell 2 endring av antall brukere ved nytt Kjøpsvik oppvekstsenter

	Kjøpsvik 2022	Nytt Kjøpsvik oppvekstsenter	prosentøkning
Barn i barnehage	30	45	50%
Elever i skole	66	75	12%
Ansatte i b.hagen	11	11	-
Ansatte i skolen	21	21	48%

	Barnehage	Skole
Barn i barnehage	45	
Små barn barnehage	18	-
Store barn barnehage	27	-
Elever i skole	-	75
1-3 trinn.		25
4-7. trinn		25
8-10. trinn		25
Ansatte	11	21

Tabell 3 Brukere av planområdet (Kjøpsvik oppvekstsenter)

Det kan på grunn av økt antall brukere og økt funksjonalitet av skoletomta antas noe økning i trafikk i Hovedveien sør og Hovedveien øst ved Kjøpsvik oppvekstsenter. Ved full utnyttelse av oppvekstsenterets kapasitet, øker antall brukere med 20% i forhold til dagens situasjon.

3.2.2 Sesong- og tidsvariasjon

Det antas flere topper i turproduksjon til planområdet. Første (og største) topp er i forbindelse med transport til barnehage og skole, både for barn og ansatte 07:45 og 08:45 (Statens Vegvesen, 1989) (Lindøen, 2012). Det ventes at den største andelen barnehagebarn og ansatte ankommer rundt kl. 8, mens elever i skolen ankommer nært skolestart kl. 08:30. (Lindøen, 2012) Det ventes også en topp i forbindelse med skoleslutt, men denne ventes spredt over flere tidspunkt (Lindøen, 2012) (Statens Vegvesen, 1989). Siste topp ventes ved henting av barn i barnehage og endt arbeidsdag.

Morgenrushet vil være dimensjonerende for antall korttidsparkering for levering og henting av barnehagebarn. Det ventes også at Kiss-and-ride vil få maks belastning i dette tidsrommet (kapasitet 7-8 biler samtidig).

Det vil være sesongvariasjoner i transportmiddelfordeling. Det er antas høyere andel myke trafikanter på sommeren enn vinteren.

3.2.3 Bruk av oppvekstsenteret på ettermiddag- og kveldstid

Bruk av planområdet på kveldstid er ikke planlagt og dermed ikke beregnet i dette notatet. Mulig påvirkning av økt sambruk av skolens arealer er diskutert i «trafikksikkerhet» i slutten av notatet.

3.2.4 Turproduksjonsberegninger

I vurderingen kan det antas at en kjørende ansatt genererer 2 turer/døgn

24 av totalt 30 parkeringsplasser på planområdet er reservert til ansatte og drift. Parkeringsplassene antas være i bruk store deler av dagen (én ansatt pr. parkeringsplass). Turproduksjon som sjåfør vil dermed være begrenset av parkeringsdekning.

Det antas at skysstransport genererer 4 turer pr. skoleelev/døgn.

3.3 OPPSUMMERING AV TURPRODUKSJONSENDRINGER

Tiltaket antas gi begrenset økning i trafikkmengde, i all hovedsak som konsekvens av at tilbudet økes med en barnehage. Det ventes ikke at økning i skolekapasitet vil påvirke trafikkmengden i nevneverdig grad. Ut over dette forventes det ikke at andre elementer som påvirker turproduksjon og reisemiddelfordeling endres. Tilrettelagt Kiss-and-ride og Hovedveien sør og øst for Kjøpsvik oppvekstsenter anses som tilstrekkelig dimensjonert.

Trafikkveksten antas størst, mellom Trondskjærveien til og med ny parkering nordøst på skoletomten. Tiltaket antas å medføre at trafikken samles til Hovedveien. Det forventes noe redusert trafikk i Trondskjærveien og de tilstøtende bolig gatene mot sentrum som konsekvens av etablering av nytt Kjøpsvik oppvekstsenter og Kiss- and ride. I den forbindelse er konsentrering av skoletrafikk i Hovedveien en forbedring i forhold til dagens situasjon. Dette ettersom det reduserer spredning av skoletrafikk ut i nærliggende boligområdet. Det er lagt opp til skysstransport fra Hovedveien til Kiss-and-ride, med snumulighet tilbake til Hovedveien.

4 VURDERING AV FREMTIDIG SITUASJON

Videre gjøres en vurdering av de trafikale konsekvensene av utbygging på planområdet. Vurderingen er gjort på bakgrunn av trafikkvurderingene og antagelsene som omtalt tidligere i notatet.

Tiltaket vurderes å bedre den trafikale situasjonen på planområdet og langs gatene i nærheten. Tiltaket vil ikke påvirke trafikkmengde i Kjøpsvik for øvrig, i nevneverdig grad.

4.1 VURDERING AV FREMKOMMELIGHET OG KAPASITET (PARKERINGSDEKNING)

Parkeringsdekning for ansatte er forbedret i forhold dagens situasjon. Dette er vurdert som tilstrekkelig parkeringsdekning.

Det er antatt at det blir tilstrekkelig med 6 korttidsparkeringsplasser for transport av barnehagebarn (totalt 45 barn). Det er rimelig å anta en topptrafikk rundt kl 08:00, (Statens Vegvesen, 1989) (Lindøen, 2012) .

Også barna fra SFO (Skole fritidsordning) blir hentet via parkeringsplassen i nord. Det antas at det ikke er nødvendig å avsette flere parkeringsplasser til korttidsparkering i forbindelse med skolefritidsordningen. Bilturer frembrakt av SFO frembringer totalt 4 bilturer per barn i SFO, men 2 turer for parkeringsplassen i nord.

Kiss-and-ride har til hensikt å legge opp til rask av- og påstigning, uten mulighet for parkering. Lengden på avstigningsstrekningen er begrenset av tilgjengelig areal. Det er lagt opp til 7-8 biler samtidig. Løsningen vurderes som tilstrekkelig.

Erfaringer fra Kiss and Ride ved andre skoler, viser at det er utfordringer rundt makstimen med mange biler og gående i samme område. (Norconsult AS, 2019) (Norconsult AS, 2018)

Dersom det oppstår kritisk og uoversiktlig situasjon, må skilting og trafikkregulering hindre rygging og feilparkering ved Kiss and Ride og ved parkeringsplass i nord.

4.2 VURDERING AV TRAFIKKSikkerhet OG MULIGE TILTAK

Som del av tiltaket forutsettes oppfølging av retningslinjer i henhold til Narvik kommune sine kriterier i avsnitt om «Trafikksikker barnehage» og «Trafikksikker skole» i dokumentet «Temaplan for trafikksikkerhet 2019-2021». (Narvik kommune, 2019) (Nordland fylkeskommune, 2017)

Tiltaket medfører begrenset økt trafikk. Denne kommer i hovedsak i Hovedveien, som følge av barnehagen og genereres før elever starter på skolen. Med dette endres ikke situasjonen for skoleelever seg fra i dag vesentlig.

Det antas at trafikkstrømmer i større grad vil samles til Hovedveien, noe som vil gi redusert trafikk i øvrige, mindre gater. Hovedveien har stort sett fortau, mens det i øvrige

gater er blandet trafikk. Løsning med blandet trafikk i bolig gatene rundt skolen er vurdert som tilstrekkelig, da disse har lav fart og trafikkmengde.

Følgende står i Narvik kommune sin temaplan: «Byer og tettsteder bør bli mer tilrettelagt for myke trafikanter. Det bør legges særlig vekt på å utvikle trygge og attraktive skoleveger i 2 km radius rundt skoler» (Narvik kommune, 2019). På grunnlag av dette kan det vurderes å oppgradere fortauet langs Hovedveien, samt å forlenge dette forbi skolen til Kiss-and ride. Det bør også vurderes å etablere opphøyd fotgjengerovergang i Hovedveien, vest for Kiss- and ride, der de aller fleste elever antas krysse Hovedveien. Det kan også bli aktuelt med fartsreduserende tiltak som en fartshump lengre sørover i Hovedveien, før Hovedveien svinger skarpt til høyre, mot planområdet.

Det bør av trafikksikkerhetsmessige årsak vurderes tiltak for økt trafikksikkerhet langs Hovedveien. Aktuelle tiltak kan være tilrettelagt kryssing, gjennomgang av tilstand på fortau, belysning, skilting og oppmerking. Dette bør være opparbeidet før skolen tas i bruk.

Adskillelse av trafikkgrupper, gjennom etablering av fortau og egne områder for biltrafikk, antas å bedre trafikksikkerheten på planområdet. Kiss-and-ride og adkomst til parkering er utformet med hensyn til fremkommelighet og en lettlest situasjon.

Av hensyn til trafikksikkerhet anbefales det at rygging unngås i så stor grad som mulig. Dette har vært et viktig premiss for løsningsutviklingen i prosjektet, og anses ivaretatt i stor grad. Kiss-and-ride og parkeringsplassen i nord gir mulighet for å snu uten rygging. Det er tilrettelagt for at buss kan snu på parkeringsplassen i nord, og kjøre deretter inn – og ut Kiss and ride.

Kiss and ride-området er utformet som en avlang rundkjøring med langsgående fortau i nord. Tiltaket vurderes å bedre trafikksikkerheten i området. Løsning med blandet trafikk i bolig gatene rundt skolen er vurdert som tilstrekkelig, da disse har lav fart og trafikkmengde.

Varelevering til skolen vil foregå via egen avkjørsel langs planområdets vestre side, med rygging inn fra Hovedveien og kjøring med fronten ut i Hovedveien ved retur. Løsningen medfører rygging av vareleverings lastebil delvis i kryss mellom Buveien og Hovedveien, hvor Hovedveien ligger i kurve. Rygging vil også skje over planlagt opphøyd fotgjengerfelt for kryssing av Hovedveien til skolen. Barn og andre biler kan med denne løsningen havne i blindsonen til varebilene. Løsningen er ikke optimal med hensyn til trafikksikkerhet. Det anbefales en tidsregulering av varelevering slik at denne foregår utenom skoletid eller i makstimen for transport til/fra skolen. Ved bruk av liten lastebil med en høyde opptil 3,10 m som varebil er det snumulighet for varebil på skoletomta.

Som en del av planarbeidet bør dagens praksis med varelevering til sykehjemmet, sør for skolen endres. Det er ikke ønskelig at deler av Kiss and ride benyttes for manøvrering av varebil for leveranse til sykehjemmet. Utforming av fortau forbi Kiss-and ride og i hele skoletomtens søndre kant begrenser manøvreringsmuligheten til sykehjemmets varebil.

5 MULIG FREMTIDIG SAMBRUK

Sambruk av skolens lokaler og -område etter skoletid og i helgene er holdt utenfor analysen. Det gjøres i påfølgende avsnitt overordnede vurderinger av trafikale konsekvenser av slik utvidet bruk. Vurderingen er gjort kvalitativt, da det er knyttet stor usikkerheten til forutsetningene for utvidet bruk (type arrangement, tidsrom m.m.).

Det kan tenkes av sambrukshallen på skolen benyttes til kulturskole og at det avholdes idrettsarrangement på skolens område etter skoletid og i helgene.

Dersom sambrukshallen benyttes med full kapasitet (ca. 200 personer/deltagere) til et arrangement med tydelig oppstart- og avslutningstidspunkt vil all trafikk genereres innenfor et kort tidsrom. Det kan da bli utfordrende med parkeringsdekning og kapasitet på Kiss-and-ride, da dette er tilpasset bruk av planområdet til skole og barnehage. Parkeringsdekningen være begrensende på andel kjørende, men kan også medføre parkering utenfor tilrettelagte plasser og kaos ved Kiss-and-ride.

På bakgrunn av problemstillingene beskrevet over anbefales det at det gjennomføres en oppdatert trafikkanalyse dersom det legges opp til sambruk av ny Kjøpsvik skole.

5.1 MULIGE VIRKNINGER AV TILTAK

Tiltaket, som beskrevet, kan øke andelen myke trafikanter. Det legges opp til svært god parkeringsdekning for syklende. Fortau langs Hovedveien forlenges forbi planområdet og det anlegges tilrettelagt kryssing av Hovedveien.

6 DEFINISJON / BEGREP

ÅDT:

Årsdøgntrafikk (ÅDT) er summen av alle kjøretøy som passerer et punkt på en gitt strekning over et helt år, fordelt på antall dager i året.

Turproduksjon:

Turproduksjon er antall turer inn og ut av et område som kommer som følge av et tiltak. Dette beskrives kan med antall turer pr. døgn (ÅDT).

7 KILDEHENVISNING

- Amundsen, A. H. (2018). *Sammendrag: barn og ungdom i trafikken*. Oslo: TØI-Transportøkonomisk institut.
- FAU. (2020). *Brukermøte FAU Kjøpsvik*. Kjøpsvik.
- Lindøen, M. (2012, 06 01). Etablering av turproduksjonstall for barnehager. NTNU.
- Narvik kommune. (2019). *Temaplan-Trafikksikkerhet 2019-2021*. Narvik kommune.
- Norconsult AS. (2018). *Trafikkanalyse Riddersand skole*.
- Norconsult AS. (2019). *Fjellhamar skole - Trafikkanalyse*. Lørenskog kommune.
- Nordland fylkeskommune. (2017). *Trafikksikker kommune*.
- Statens Vegvesen. (1989). V713 Trafikkberegninger.
- Statens Vegvesen. (2020). *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*. Oslo: Opinion AS.
- Statens Vegvesen. (2021). Nasjonal reisevaneundersøkelse.
- Statistisk Sentralbyrå. (2021, 01. 01).
- www.vegkart.no. (2021). *www.vegkart.no*.